

Regionala utvecklingsförvaltningen
Samhällsutveckling
Siv Living
siv.living@regionvastmanland.se

Regeringskansliet

YTTRANDE ÖVER REMISS FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN 2026–2037

Region Västmanland tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Regionen vill särskilt betona vikten av välfungerande arbets- och studiependling samt godstransporter för länets och regionens tillväxt, konkurrenskraft och hållbara utveckling. Ett väl fungerande transportsystem är en grundförutsättning för näringslivets utveckling, arbetsmarknadens funktion, invånarnas vardag och totalförsvarets behov. Västmanland har ett centralt läge i Stockholm-Mälardalsregionen och utgör en viktig länk i det nationella och internationella transportsystemet.

Mälardalsrådet har via det transportpolitiska samarbetet *En Bättre Sits* tydligt uttryckt Stockholm-Mälardalsregionens prioriterade behov för transportinfrastrukturen. Region Västmanland står även bakom Mälardalsrådets yttrande.

Region Västmanland äger tillsammans med andra regioner och kommuner bolaget Oslo-Stockholm 2.55 som arbetar för bättre järnvägsförbindelser mellan Oslo och Stockholm. Vi ställer oss bakom bolagets yttrande som redovisar hur *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* påverkar förutsättningarna och dess konsekvenser för utvecklingen av järnvägsstråket Oslo-Stockholm.

Region Västmanlands yttrande har förankrats med länets kommuner och utgår från gemensamt identifierade prioriteringar, där Mälardalsregionens utveckling har högst prioritet.

I korthet

- Region Västmanland efterlyser ett helhetsgrepp på Mälardalsregionen för att få utväxling för den tillväxt vi ser framför oss. Funktionaliteten måste säkras och sårbarheten minska. *Dubbelspår Arboga-Jädersbruk* samt *Förbigångsspår Hovsta* är föreslagna åtgärder vid 10 procents utökning av investeringsanslaget men behöver prioriteras upp och åtgärdas snarast. Av samma anledning behöver även en bangårdsombyggnad vid Västerås ske snarast.

- Sveriges och Norges regeringar bör snarast ge ett gemensamt uppdrag att fortsatt utreda det samhällsekonomiskt lönsamma järnvägsstråket Oslo-Stockholm samt öppna upp för möjligheten till alternativ finansiering.
- Mälarsjöfartens konkurrenskraft måste öka och det görs genom minskade lots- och farledskostnader samt ett skyndsamt förfarande att få den nu fullt finansierade nya Hjulstabron på plats.
- Länsplanernas underförbrukning är ett problem som måste hanteras.
- Region Västmanland välkomnar de ökade satsningarna på underhåll och robusthet i transportsystemet som de ökade planramarna ger möjlighet till. Dock krävs åtgärder för att effektivisera genomförandet.

Ökade satsningar på transportinfrastruktur

Regeringens och riksdagens beslut att öka satsningarna på transportinfrastrukturen är mycket välkommet och helt nödvändigt för Sveriges tillväxt. Det är glädjande att det eftersatta vägunderhållet kan hanteras under planperioden samtidigt som det är oroande att det eftersatta järnvägsunderhållet inte är i fas förrän 2050. Här finns en förståelse för avvägningen mellan att minimera ofrånkomlig påverkan på trafiken under byggtid och höga krav på att hålla banorna öppna för trafik. Region Västmanland ser dock även potential till minskad påverkan genom ett mer omfattande användande av ny teknik, digitala planeringsförutsättningar samt innovativa byggmetoder såsom effektivare maskiner vid kontaktledningsbyten.

Trafikverkets planförslag innebär att runt 10 procent av det eftersatta järnvägsunderhållet ska återtats under planperioden, vilket är den mängd som Trafikverket anser är möjligt. Region Västmanland ställer sig frågande till rimligheten i att kvarvarande 90 procent ska hanteras under det dryga decennium som då återstår till år 2050. Dessutom är det oroväckande att av de fyra utav totalt nio transportflöden som är prioriterade, är varken Mäljarbanan eller Stockholm-Oslo inkluderade.

Direktivets efterfrågade lista över objekt som Trafikverket föreslår vid en utökning av utvecklingsanslaget med 10 procent visar på stor potential att uppnå stora samhällsnyttor. Region Västmanland är särskilt angelägna om Mäljarbanans utveckling, där åtgärderna *Dubbelspår Arboga-Jädersbruk* och *Förbigångsspår Hovsta* ses som små men viktiga för att påbörja ett genomförande som bidrar starkt till minskad sårbarhet och ökad robusthet samt gynnar landets tillväxt.

Samhällsekonomisk lönsamhet som vägledning

I tidigare yttranden såsom för *Inriktningsunderlaget*, har Region Västmanland påtalat vikten av att använda planprocessen som den var tänkt och därmed ompröva objekt där samhällsekonomisk lönsamhet kan ifrågasättas. Vi ser därför

positivt på att Trafikverket nu har valt att lyfta ur objekt ur planen till förmån för mer samhällsekonomiskt lönsamma objekt. Genom att Trafikverket tydliggör och är transparenta med sina processer, kommer med tiden förståelsen för detta arbetssätt att öka. Region Västmanland uppskattar Trafikverkets försök att vara transparenta med hur prioriteringar har gjorts, men anser att det finns ytterligare förbättringspotential.

Att fokusera på samhällsekonomisk lönsamhet är ett sunt förhållningssätt i prioriteringen av objekt för nationell plan. Dock är detta något som slår olika beroende på typ av objekt. Då en enskild mindre åtgärd har svårt att påvisa lönsamhet, behöver större hänsyn tas till ett stråks nyttor med åtgärden. Region Västmanlands uppfattning är att Mälarbanans nyttor inte framkommer med gängse modell och att det blir uppenbart att ett tydligare stråktänk är nödvändigt. Region Västmanland förordar etappvisa åtgärder, för att inte utöka projekten mer än nödvändigt och därmed få medlen att räcka längre. Metoderna för att beräkna samhällsekonomisk lönsamhet är dessutom komplexa, och där bör Trafikverket ta ett ansvar att tydligare förklara resultaten. Trafikverkets kunskapshöjande webinarier är uppskattade, men den efterfrågade ökade förståelsen behöver ske på objektsnivå.

Effektivisering är nödvändigt

Trimningsåtgärder är effektiva för att skapa stora nyttor med små medel. Förslaget om ökade anslag och höjd gräns till 150 miljoner kronor är välkommen och högst nödvändig. Region Västmanland efterfrågar att gränsen bevakas framöver, och ges utrymme att öka ytterligare om det anses vara befogat för att uppnå sitt syfte att vara ett effektivt verktyg.

Region Västmanland upplever att Trafikverket till viss del saknar beredskap att hantera trimningsåtgärder. En högre grad av samplanering mellan Trafikverkets verksamhetsområden är nödvändig. Med sänkta förvaltningsanslag som kan innebära färre resurser finns en oro för ytterligare utökade väntetider på ett genomförande av välbehövliga trimningsåtgärder.

Region Västmanland anser också att det krävs en översyn av nuvarande regelverk kring det funktionella sambandet för att ge möjlighet att bygga statliga cykelvägar på ett mer kostnadseffektivt sätt. Nu gällande regelverk och utformningskrav om cykelvägens placering i nära anslutning till vägen är kostnadsdrivande och vi efterlyser en större flexibilitet för att få mer nytta i transportsystemet.

Mälarbanan är avgörande för Stockholm-Mälarregionens tillväxt

Mälarbanan är en pulsåder för tillväxt, bostads- och arbetsmarknad samt beredskap i Stockholm-Mälarregionen. Ökad tillförlitlighet, kortade restider och fler avgångar är nödvändigt för att uppnå regionförstoring och underlätta kompetensförsörjning genom att förbättra matchningen på arbetsmarknaden och därmed stärka näringslivets tillväxtförmåga.

Figur 48 i planförslaget visar tydligt att transportflödet Stockholm-Västerås-Örebro, vilket är likställt med Mäljarbanan, får den sämsta utvecklingen i landet. Detta talar för att ett minimum av åtgärder att lägga in i planen är de två åtgärder som återfinns på listan över övervägda objekt vid 10 procent utökning av ram, *Dubbelspår Arboga-Jädersbruk* och *Förbigångsspår Hovsta*. Ytterst små åtgärder i det hela, men ett steg i rätt riktning.

Fyrspår Tomtebodavall-Kallhäll är en viktig och helt nödvändig investering men löser inte Mäljarbanans stora utmaningar. Det behövs ett större tag, ett helhetsgrepp, om Mäljarbanans funktion. Många mindre störningar sker mellan Örebro och Västerås, fortplantar sig, och skapar stora förseningar in mot Stockholm. Från Bålsta råder konkurrens med pendeltågen, vilket kommer att eskalera med de samlade planerna på utökad trafik. Trafikverkets basprognoser visar också på en kraftig utveckling av de regionala tågssystemen.

Västerås C ligger mitt i centrala Västerås där resandeunderlaget växer kraftigt och som innebär stor potential för ett ökat kollektivtrafikresande. För att få full utväxling även sett till tågtrafiken behöver en bangårdsombyggnad ske. Region Västmanland ser stora vinster med att bangårdsombyggnaden taktar med resterande byggnation, vilket är en möjlighet som regeringen bör besluta om.

Finnslätten är ett expansivt utvecklingsområde där många högteknologiska företag har valt att etablera sig. För att säkra tillväxt och stärka konkurrenskraften efterfrågar näringslivet effektiva och hållbara transportlösningar. En ny järnvägsstation på Finnslätten skulle förbättra tillgängligheten och möjliggöra kompetensförsörjningen. Inte minst är sammankopplingen av Västerås och Ludvika av stor vikt.

Fyrspåret Tomtebodavall-Kallhäll har ett planerat färdigställande tidigast 2042. Ytterligare förseningar är inte acceptabelt. Under den långa byggtiden är det viktigt att säkerställa rimliga pendlingsförhållanden. I annat fall löper stor risk för försämring sett till företagets kompetensförsörjning, om arbetstagarna avstår från att ta arbete som innebär pendling längs med Mäljarbanan. Bristerna mellan Örebro och Västerås är akuta att åtgärda för att undvika negativa konsekvenser för Stockholm-Mäljarregionens tillväxt. Vår hållning är att det finns en överenskommelse mellan staten och regioner och kommuner utifrån Citybaneavtalet, där staten nu måste ta sin del av ansvaret – regioner och kommuner har redan tagit sin.

NATO-inträdet kräver ökad redundans och här är Mäljarbanan en strategiskt viktig ryggrad för väst-östlig förflyttning av resurser. Mäljarbanans funktionalitet är också avgörande för hela stråket av järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm.

Oslo-Stockholm måste ta nästa steg

Oslo-Stockholm har en unik potential för att stärka Sveriges och Norges konkurrenskraft och försvarsförmåga. I stråket finns stora befolkningscentra, flera universitet och många av Sveriges stora exportföretag samt en stor del av svensk försvarsindustri. Ett utvecklat stråk mellan våra huvudstäder skulle stärka våra länder, våra huvudstadsregioner, gränsregioner och hela Mellansverige.

Region Västmanland saknar i Trafikverkets förslag till nationell plan vidare utredning av den nya gränsbana som rekommenderades i Mulighetsstudien¹ från 2022. Att Stockholm-Oslo nämns som intressant för OPS är inte tillräckligt.

Det är positivt att regeringen gett uppdrag till Trafikverket gällande alternativ finansiering. Oslo-Stockholm visar på kommersiell potential och bolaget Oslo-Stockholm 2.55 har levererat omfattande utredningar som visar hur stråket skulle kunna genomföras och finansieras. Slutsatser som bekräftats av stora näringslivsaktörer.

TEN-T förordningens utvidgning med Mäljarbanan

TEN-T förordningen ska genomgå en översyn år 2033, till vilken Region Västmanland anser att Sverige ska arbeta för att inkludera Mäljarbanan i nätet. Mäljarbanan är viktig som del av öst-västlig förbindelse till Norge och då Västerås är utpekad som urban knutpunkt bör den anslutande järnvägen ingå i TEN-T nätet.

Avvaktan med ERTMS ger konsekvenser för Mäljarbanan

Trafikverket föreslår att ERTMS inte ska införas på Mäljarbanan förrän efter 2042, då Stockholmsområdet ska avvaktas på grund av den stora komplexitet som råder. Detta är en omsvängning med stora konsekvenser. Att banan ska kvarstå med signalsystemet ATC innebär i stort sett obefintliga utvecklingsmöjligheter och stora risker kopplat både till brist på reservdelar och kompetens. Trafikverket behöver säkerställa att de och dess leverantörer till ATC-system kan påvisa att det finns reservdelar, kompetens och utvecklingsbarhet i ATC-systemet under hela dess livslängd. Om detta inte kan säkerställas måste Mäljarbanan och Stockholmsområdet prioriteras för införandet av ERTMS.

Interregional trafik bör inkluderas i nationell plan

Region Västmanland vill understryka vikten av att Trafikverkets interregionala trafik, som beställs via samverkansavtal, ges långsiktig finansiering och stabila planeringsförutsättningar. Den nuvarande processen innebär att regionerna via trafikbolagen bär hela den ekonomiska risken för trafik som Trafikverket beställer, vilket är ohållbart. Trots att Trafikverket tydligt uttryckt att trafiken är viktig och önskas behållas, saknas medel för 2026. Detta riskerar att leda till kortsiktiga

¹ Mulighetsstudie Oslo–Stockholm, Trafikverket, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, 2022. (TRV 2022/72849)

förändringar med långsiktigt negativa konsekvenser för tillgänglighet och hållbar mobilitet. Vi ser samverkansmodellen som ett kostnadseffektivt sätt att säkra interregional tillgänglighet och uppmanar därför att denna typ av trafik inkluderas i den nationella planen. Region Västmanland stödjer Trafikverkets ambition att förändra processen och uppmanar regeringen att säkerställa att interregional kollektivtrafik får en tydlig plats i den nationella planeringen.

Mälarsjöfarten är en nyckel

Mälarsjöfartens konkurrenskraft måste öka för att bidra till ett mer hållbart transportsystem. Idag står sjöfarten för en betydligt större andel av infrastrukturkostnaderna än övriga trafikslag. Minskade kostnader genom justerade lots- och farledsavgifter samt en ökad grad av digitalisering är nödvändiga förändringar.

För att möjliggöra större och mer effektiva fartyg till Mälarhamnarna är en ny Hjulstabro avgörande och Region Västmanland gläder sig åt att Trafikverkets förslag innehåller en fullt finansierad ny bro. Hjulstabron har en central roll för Sveriges militära mobilitet genom att vara en fungerande, säker och tillgänglig transportled genom Mälaren. Bron är därmed inte endast en civil infrastrukturåtgärd, utan också en investering i nationell säkerhet, nödvändig för att möjliggöra både civila och militära logistikflöden vid höjd beredskap. Genom en ny Hjulstabro stärks kapacitet, robusthet och redundans i hela transportsystemet, vilket bidrar till ett starkare totalförsvar.

Möjligheten till OPS-lösning ses som positivt och en potential att effektivisera genomförandet, säkerställa långsiktig drift och samtidigt avlasta statens finanser, utan att öka kostnaderna för sjöfarten. Region Västmanland förutsätter att Trafikverket skyndsamt tar vid där projekt Hjulstabron sist pausades, och inte gör större omtag än högst nödvändigt.

För Mälarsjöfarten är en väl fungerande isbrytning av stor vikt, Region Västmanland anser att Sjöfartsverket ska ta sitt ansvar och tillgodose detta behov även i Mälaren.

Icke-statliga flygplatser bidrar i transportsystemet

Region Västmanland uppskattar regeringens förståelse för flygets betydelse gällande att säkra god tillgänglighet, samhällsviktiga transporter och att stärka näringslivets konkurrenskraft. Genom kraftigt höjda statsbidrag för att finansiera driftunderskott säkras de regionala flygplatserna. Incitament för flygets gröna omställning, utöver krav på fossilfrihet, ses som viktiga tillägg i förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser. Gällande utpekandet av beredskapsflygplatser efterfrågar Region Västmanland att avtal skrivs på mer än ett år i taget, vilket ger en längre planeringshorisont och ger förutsättningar för ett mer aktivt åtagande.

Beredskap och totalförsvaret

Västmanland spelar en strategiskt viktig roll kopplat till försvar och beredskap på grund av vårt geografiska läge. Som en del av länken mellan Norge och Sveriges östkust är länet avgörande för militär mobilitet och logistik, både för Sveriges nationella försvar och för NATO:s behov. I ett kris- eller krigsscenario skulle länets transportinfrastruktur – vägar, järnvägar, hamnar och flygplats – bli centrala för att säkerställa snabb förflyttning av människor och materiel. Västmanland har en hög vilja att bidra till totalförsvarets utveckling. Region Västmanland är villiga att vid behov omfördela medel i länsplanen för att möta Försvarsmaktens och NATO:s behov inom transportinfrastruktur. Utöver att en starkt robusthet generellt är till gagn för militär mobilitet är vi ovetandes om vilka investeringar som är önskvärda och som kan bidra. Region Västmanland efterfrågar en tydligare dialog kring vår roll som länsplaneupprättare kopplat till beredskap och totalförsvaret.

Länsplanernas underförbrukning är ett problem

Regeringens ambition att öka länsplanernas ramar är mycket välkommen. Det är inom länsplanen vi kan skapa förutsättningar för tillväxt och ett sammanhållet Västmanland. Att samfinansiering för cykelåtgärder är ersatt av ökade planramar är ett steg i rätt riktning som skapar tydlighet och en minskad administration.

Djupt oroande är dock det faktum att Trafikverket har svårt att komma till genomförande med de prioriteringar som beslutats i länsplanen. Det leder till kvarstående brister i länet och en underförbrukning av planramen.

Enligt nya uppgifter tillåts inte regionerna att avsätta medel för utredningar inom länsplanerna. Detta skapar en oro att för oss prioriterade utredningar inte genomförs. Trafikverket har redan idag begränsad kapacitet, vilket innebär långa väntetider på utredningar. Region Västmanland efterfrågar i stället ett öppnare förhållningssätt med möjlighet för regionerna att effektivt driva utredningar i egen regi för länsplanemedel, med Trafikverket som stöd.

Åtgärda den akuta kompetensförsörjningsbristen

Den akuta bristen på samhällsbyggarkompetens bedöms utgöra en betydande risk för genomförandet av den nationella transportinfrastrukturplanen. Trafikverket bör därför ges ett långsiktigt uppdrag att säkerställa kompetensförsörjningen inom sektorn, bland annat genom att etablera utbildnings- och övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalenregionen. En järnvägsteknisk övningsanläggning bedöms särskilt viktig för att stärka utbildningskapaciteten, innovationsförmågan och attraktiviteten inom transportinfrastrukturområdet.

Avslutningsvis

Regeringens uppdrag till Trafikanalys att granska Trafikverkets förslag till nationell plan ses som ett viktigt steg i utvecklingen av hur den långsiktiga transportinfrastrukturplaneringen ska gå till. Tidigare utredningar av Trafikanalys och även Riksrevisionen har föreslagit flertalet värdefulla förändringar och Region Västmanland ser fram emot Trafikanalys resultat i kommande granskning.

Region Västmanland vill också lyfta det konstruktiva samarbete som skett genom öppna och nära dialoger mellan tjänstepersoner hos Regeringskansliet och tjänstepersoner hos regionerna via länsplaneupprättarnas forum Komexp. Ett välkommet arbetssätt som ger ökad förståelse och som gärna får fortsätta framöver.

För Regionala utvecklingsnämnden

Jenny Landernäs
Ordförande
Regionala utvecklingsnämnden

Christer Alzén
Regional utvecklingsdirektör